Comisión de Industria, Energía y Minería
S/C

Versión Taquigráfica N° 189 de 2010

CÁMARA DE FABRICANTES DE COMPONENTES AUTOMOTORES

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 11 de agosto de 2010

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Álvaro Delgado.
MIEMBROS:	Señores Representantes Verónica Alonso, Julio Battistoni, Felipe Carballo, Carlos Varela Nestier y Walter Verri.
INVITADOS:	Señora Secretaria de la Cámara de Autopartes Cecilia Casulo y por SERISUR S.A., señor Gustavo Albano.

SEÑOR PRESIDENTE (Delgado).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida a la señora Cecilia Casulo, Directiva de la Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores y al señor Gustavo Albano, representante de SERVISUR S.A.

SEÑORA CASULO.- Agradecemos a la Comisión que nos reciban ya que sabemos que esta reunión fue agendada con bastante urgencia, y hace dos días que salí de una operación. Casi toda la Cámara está en una comisión del MERCOSUR en Brasil.

Voy a hacer una presentación de la Cámara a nivel general. Somos una industria totalmente diferencial dentro de lo que es nuestra Cámara madre, es decir, la Cámara de Industrias. Hemos actuado en pro del crecimiento de la PYME; tanto de la pequeña, de la mediana como de la transnacional, con capital nacional o extranjero. No hacemos ninguna diferenciación, somos totalmente pro industria nacional. Hemos trabajado durante muchos años pidiendo solamente mejores condiciones para toda la industria. Hoy tenemos un Uruguay diferente en cuanto a lo que son las industrias automotriz y autopartista.

En los últimos tiempos se nos han presentado diferentes problemáticas; hemos logrado sentarnos a conversar a nivel de Ministerios y Cancillería.

Hoy queremos plantear el problema particular de una industria uruguaya, que tiene muchas familias en la calle. Estamos frente a una situación que creemos es el puntapié inicial de algo que puede pasarnos a todos los autopartistas en el futuro. Se trata de un problema, sobre todo del MERCOSUR.

Antes que nada quiero solicitarles una próxima reunión cuando yo esté mejor para que la Comisión de la Cámara de Autopartes junto con nuestro Presidente hagan una presentación que muestre lo que es la industria autopartista uruguaya, que existe, que trabaja en el mercado interno, que exporta autopartes y que gracias a una excelente gestión tenemos el 98% de las empresas autopartistas certificadas con normas de calidad.

Debido al poco tiempo con el que contamos hoy, el señor Albano va a exponer su problema.

Quedo a las órdenes ante cualquier consulta.

SEÑOR ALBANO.- Agradezco que nos hayan recibido.

Voy a ser una breve síntesis para explicar qué es la fábrica, a qué nos dedicamos, desde cuándo y los problemas que venimos atravesando desde el origen de nuestra actividad.

En los documentos que entregué a la Comisión podrán ver que en el año 1996, nuestra fábrica, después de analizar las necesidades de la región aprovechando el mercado ampliado que nos ofrecía el MERCOSUR y de consultar con la Cámara de Industrias y demás organismos acerca de la viabilidad de la reconstrucción mediante la técnica del remoldeado para comercializar en el MERCOSUR ya que es una industria que requiere de una escala suficiente para justificar su instalación en un país, y Uruguay no la tenía, nuestra empresa se instaló y empezó a desarrollar su actividad de exportación para Brasil y Argentina hasta que por el año 2000 Brasil tomó la medida de prohibir el ingreso del producto. Esta medida se tomó en función de la presión ejercida por las multinacionales del neumático instaladas en Brasil; dos años después Argentina hace lo mismo. Frente a esas circunstancias el Gobierno del momento nos recibió y comenzaron negociaciones que terminaron con una controversia a nivel del MERCOSUR por el Protocolo de Brasilia. Después de un año y medio se logró un triunfo, por unanimidad; inclusive, el delegado por Brasil votó a favor de Uruguay. La fábrica volvió a abrir, y desde el año 2002 en que eso aconteció hasta el 2007 se dio un crecimiento constante, llegando a ocupar cincuenta funcionarios en forma directa en la producción y generándose US$ 4:000.000 por exportaciones durante ese ejercicio.

En setiembre de 2007 Brasil vuelve a tomar medidas restrictivas, siempre presionado por las multinacionales del neumático, como está demostrado en los laudos arbitrales que se llevaron adelante por parte de Brasil, contra Brasil y contra Argentina en 2005. Brasil toma la medida de restringir a 130.000 unidades-año nuestras exportaciones, cuando la fábrica tiene una capacidad de producción de 60.000 neumáticos por mes. En el momento de mayor producción llegó a 27.000 unidades. Eso ponía a la fábrica en una situación delicada; se hicieron gestiones frente al Gobierno. Un año después, Brasil, establece un impuesto del 15% al ingreso de nuestros productos, poniendo así más dificultades. No se logra el aumento de la cuota y para enero de 2009 resuelve bajar al 50% esa cuota, que ya era muy baja, y establece un plazo para finalizar el comercio de este producto, incumpliendo de esta forma el acuerdo del MERCOSUR y el laudo que oportunamente había ganado Uruguay.

Esa es la situación en la que nos encontramos. En este mes de agosto ya hace un año que no tenemos oportunidades de exportar nuestro producto a Brasil. Unos años antes ocurrió algo similar con Argentina. La fábrica está aguardando que se realicen negociaciones por parte de la Cancillería; hasta ahora no ha habido ningún tipo de respuesta favorable. Mientras se están negociando algunos aspectos como, por ejemplo, una posible controversia por incumplimiento con Brasil, estamos intentando desarrollar algún tipo de comercio con México, que se concretaría en estos días. De cualquier manera, el diseño de la fábrica apunta básicamente a Brasil. Hoy por hoy nos dificulta bastante retomar operaciones para otros mercados porque según la del mundo, utilizan diferentes vehículos, diferentes medidas de neumáticos y no se puede reconvertir de un día para otro una fábrica de estas y menos con las dificultades que esta viene sufriendo.

Ese es el problema que hoy estamos viviendo debido al incumplimiento por parte de Brasil y Argentina del laudo arbitral del MERCOSUR y del acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego agendaremos la próxima reunión que nos solicitaban.

Seguramente este no sea el único caso afectado por restricciones a las exportaciones llevadas adelante por parte de los países vecinos. Cuando recibimos planteamientos de estas características que involucran a otros Ministerios, la Comisión solicita información sobre la situación en este caso la de ustedes y manda una nota

que funciona como un pedido de informes colectivo, adjuntando la versión taquigráfica. En nombre de la Comisión solicitamos, en este caso al Ministerio de Relaciones Exteriores, se nos informe sobre las acciones que se hayan tomado, que se prevé llevar a cabo o reclamos que se puedan estar haciendo en el ámbito del MERCOSUR. Entonces, si no les parece mal, la Comisión se interesará ante los organismos correspondientes y luego de que recibamos la información se la haremos llegar a ustedes.

SEÑOR BATTISTONI.- Voy a formular dos preguntas para aclarar la situación y que conste en la versión taquigráfica.

Ustedes mencionaban que hubo una controversia con Argentina. Me gustaría saber como se resolvió.

Por otra parte, estamos bastante acostumbrados a que las medidas de control de importación muchas veces se basen en la calidad. Me interesaría saber si en este caso particular de los neumáticos existe algún cuestionamiento a la calidad del producto.

SEÑOR VERRI.- Quisiera saber qué cantidad y qué tipo de neumáticos se estaban exportando a Brasil.

SEÑOR ALBANO.- Como ya dije, en el año 2000, a causa de la prohibición establecida por Brasil, se inician negociaciones con ese país, que derivaron en la controversia; en 2003 Lula firma para cumplir con el laudo arbitral. En ese momento, ya Argentina había limitado mediante una resolución, y una posterior ley, el ingreso de estos neumáticos.

Voy a hacer un paréntesis para hacer una explicación.

Cuando se inicia el laudo con Argentina, esta esgrime que ningún país permitía entrar neumáticos reconstruidos; querían enfocarlo desde el punto de vista ambiental o de calidad. Nosotros investigamos y nos dimos cuenta de que en aquellos países en los que a partir de la segunda mitad de la década del ochenta y principio de los noventa a consecuencia de ola expansiva neoliberal y demás, se instalaron industrias de neumáticos en la región y empezaron a salir determinadas prohibiciones argumentando el dengue como consecuencia de los neumáticos. Evidentemente se trataba de condicionamientos establecidos por estas multinacionales a los países donde se instalaban para que el neumático usado no entrara, ya que había antecedentes en Europa de que competía frontalmente con ellos. Cuando en 1996 nosotros instalamos la fábrica la primera de remoldeado que se instaló en Sudamérica vieron que si bien el neumático usado no entraba, se corría el riesgo de tener competencia con el neumático remoldeado, que ofrece la misma o mejor seguridad que el nuevo, el mismo rendimiento muchas veces, más, y sale la mitad o la tercera parte. Evidentemente, los mueve una cuestión económica.

Con Argentina tomaron esa medida, pero como allí se vivía una crisis muy importante con la renuncia de De la Rúa y demás nuestra fábrica no hizo ninguna reclamación frente a la Cancillería. En 2004, cuando los números empezaron a ser competitivos en el producto, se iniciaron negociaciones que derivaron en otra controversia, no por el Protocolo de Brasilia, sino que ya estaba el Protocolo de Olivos. El 24 de diciembre de 2005 se logró, por mayoría, una victoria para Uruguay, con la cual Argentina estaba obligada a comprar nuestro producto.

A diferencia de Brasil en su momento, Argentina directamente no cumplió. Pasó un año y, como dentro del Protocolo de Olivos existe la posibilidad de establecer medidas compensatorias, Uruguay tomó las medidas compensatorias, que inclusive parecieron pocas para el Tribunal de Alzada de Revisión Permanente del MERCOSUR, aplicándose un arancel del 17% a todo neumático para automóvil y camioneta procedente de Argentina y fabricado en ese país. Ese dinero va a Rentas Generales y no como compensación a la industria que se ve afectada en este caso. Eso fue lo que pasó con Argentina.

Ahora me voy a referir a la calidad del producto. A partir del año 2000 se empieza a hablar a nivel del MERCOSUR de normas de seguridad para los neumáticos reconstruidos. Formamos parte de esas comisiones en el IRAM argentino y las llevamos adelante las normas. Brasil las implementó en el año 2004 y comenzaron a regir en 2006 o 2007. Nuestra fábrica ya en 2004 solicitó una auditoría técnica y llevó adelante todos los ensayos con sus neumáticos. Obtuvo el número uno en empresas fuera de Brasil en calidad de

homologación de su producto, pasando por ensayos que son más severos, inclusive, que para los neumáticos nuevos. Es una empresa que está absolutamente certificada en cuanto a la calidad de su producto.

En 1996 la empresa tenía una capacidad instalada que le permitía una producción de 60.000 neumáticos al mes. Una vez que se logró un laudo arbitral que se supone es irrevocable y de estricto cumplimiento se mandó a invertir y llegó a tener una capacidad instalada totalmente paga por la empresa, ya que no tiene ninguna deuda que permitía producir 60.000 neumáticos al mes; cosa que nunca llegó a producir. En setiembre de 2007 iba en ese camino, con una producción mensual de 27.000 unidades, cuando estalla esta bomba de Brasil. En el último ejercicio exportaba un promedio de 20.000 neumáticos mensuales. |Era una producción que, en su momento, estaba catalogada como una de las cinco empresas más grande del mundo en el remoldeado y estaba acá, en Uruguay, con toda una inversión, y Brasil toma esta medida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha sido más que clara la situación con respecto a los dos países vecino, a los incumplimientos de laudos y a algunas medidas vinculadas a la restricción del comercio. También está claro lo relativo a algunas compensaciones que el Uruguay ha hecho con respecto a estas medidas y cómo funcionaron, así como lo que tiene que ver con algunas nuevas actitudes que han surgido últimamente. Pero como quien maneja en este caso la negociación, aun en las medidas compensatorias, es la Cancillería, de acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas o con el de Industria, Energía y Minería, vamos a elevar una nota a la Cancillería, en nombre de la Comisión, con los antecedentes para saber en qué situación están los laudos, cuáles han sido los reclamos de Uruguay, cuál ha sido el cronograma si existe de cumplimiento o de negociación al mismo y, eventualmente, se remitiría lo mismo a los otros Ministerios involucrados, tanto el de Industria, Energía y Minería como el de Economía y Finanzas porque los dos tienen que ver en este tema.

SEÑOR ALBANO.- De lo último que hemos tenido conocimiento por parte de Cancillería es de una conversación mantenida, creo entre el Embajador uruguayo en Brasilia y el señor Welber Barral, Secretario de Comercio Exterior de Brasil, en cuanto a que no tenían intenciones de cumplir. No obstante eso, ofrecían esto fue dicho verbalmente; no hay nada formal ni documentado enviar unos técnicos para que la fábrica se reconvierta no se sabe en qué, lo que no se profundizó. Evidentemente, parece más una forma de dilatar hacia adelante los problemas.

SEÑORA CASULO.- Como Cámara estábamos presentes el día en que el canciller Conde nos planteó que Brasil había propuesto mandar técnicos ver qué se podía hacer y cómo se podía reconstruir esa empresa. Formalmente, nunca recibimos la comunicación, pero sí fue una excusa lo que dijeron posteriormente con respecto a que la empresa se había negado a recibir a los técnicos brasileños. En primer lugar, somos testigos y podemos decir que eso no es cierto. En segundo término, nuestro pedido a Cancillería como Cámara de Autopartes fue: "Señores: no tomen la opinión". No es tamos diciendo que no se trabajó en el período anterior Cancillería y el Ministerio de Industria, Energía y Minería trabajaron sino que no hemos tenido resultados y que seguimos con la industria autopartista parada. Pedimos por favor a Conde que nombrara a un abogado o a alguien idóneo para que estudiara el expediente porque este problema no viene desde hace dos días sino que venimos peleándola desde hace muchos años. Como Cámara de Autopartes solicitamos que por favor alguien tome el expediente de la empresa SERISUR S.A. completo y se dedique a estudiarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Más allá de la nota que la Comisión va a elevar a Cancillería para conocer cuáles son como dije anteriormente las instancias que se han generado por este tema, quiero decirles que en la órbita del Ministerio de Industria, Energía y Minería, pero además involucrando a otros Ministerios en este caso al de Economía y Finanzas, Cancillería y algunos más, se han creado algunos consejos sectoriales y uno ha sido el sector automovilístico en general. En realidad, Son ámbitos que se pueden aprovechar para tratar estos temas más allá de lo puntual de una empresa porque, por los datos que tenemos esta cuestión afecta, por supuesto a esta empresa, pero también a otras, en mayor o menor medida.

Me parece que es otro buen ámbito para trasladar la inquietud que ustedes están planteando.

La Comisión agradece la presencia de la Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores.

(Se retira de Sala la Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores)